

臺中市議會第4屆第2次定期會

臺中市軌道建設、轉運中心、各級道路
橋梁新闢改建工程進度暨捷運公
司資本額、捷運宅租售規劃專案報告



臺中市政府

TAICHUNG CITY GOVERNMENT

報告人

臺中市政府交通局 局長葉昭甫

臺中市政府建設局 局長陳大田

臺中捷運股份有限公司 董事長顏邦傑

中華民國 112 年 10 月

目錄

壹、前言.....	3
貳、臺中軌道建設推動進度(報告機關：交通局).....	4
一、捷運藍線	5
二、捷運綠線延伸線	9
三、機場捷運(橘線).....	10
四、屯區捷運	12
五、山海環線	13
六、小結	15
參、轉運中心推動進度(報告機關：交通局).....	16
一、豐原轉運中心	17
二、大臺中轉運中心	18
三、水湳轉運中心	19
四、烏日轉運中心	22
五、地區型轉運中心	23
六、小結	23
肆、各級道路橋梁新闢改建工程進度(報告機關：建設局)	24
一、東勢豐原生活圈快速道路	24
二、溫寮溪旁(甲后路至經國路)聯絡道路—甲埔大道新闢工程	26
三、臺中大肚彰化和美跨河大橋	27
四、市政路延伸工程	28
五、其他重要道路橋梁工程	30
六、小結	36
伍、臺中捷運公司資本額(報告機關：臺中捷運股份有限公司)	37
一、歷年預算需求與決算撙節	37
二、資本額財源方式比較	37
三、小結	39
陸、臺中捷運宅租售規劃(報告機關：交通局).....	40

一、捷運綠線 G8 站公有不動產標售、出租情況.....	41
二、小結	42
柒、結語.....	43

壹、前言

臺中市地理位置優越、南來北往區位適中，適合作為全國重要交通門戶，因此本府為構建便捷的道路路網與完善的公共運輸服務，持續致力推動本市重要交通建設。以軌道路網為大眾運輸系統骨幹，臺中第一條捷運綠線於 110 年 4 月正式通車，近期以優先推動捷運藍線、捷運綠線延伸線、機場捷運(橘線)、屯區捷運及鐵路山海環線等路線，逐步建構四通八達的軌道路網；同時本市積極擘劃四大轉運中心作為重要交通樞紐，透過各節點不同功能的整合，強化各區域的運輸轉乘便利性，進而提升公共運輸的服務效能。

此外，打造便捷的道路路網更是都市交通建設之重要基礎，針對市區道路部分本府建設局持續推動「東勢豐原生活圈快速道路」、「溫寮溪旁(甲后路至經國路)聯絡道路新闢工程」、「臺中大肚彰化和美跨河大橋」及「市政路延伸開闢工程」等各區域重要市區道路交通建設，提升地方交通路網，積極推動並落實各項建設。期能透過完善本市道路建設，串連起大臺中山海屯地區車行其道、貨暢其流，促進區域均衡發展，逐步實現臺中成為「富市臺中、行人安全」的宜居城市。

然而本府亦相當重視公共運輸事業永續經營，臺中捷運綠線雖然通車後即遭逢疫情影響，但隨著疫情趨緩後，運量已逐漸回升。今年 7 月份突破了 2,000 萬旅運人次里程碑，加上推出定期票的方案，今年 8 月平均日運量近 3 萬 7 千人次更達歷史新高。惟目前在單一路線情形下，仍不免產生資金缺口，本府後續將積極研議規劃資本額之營運資金來源，並持續努力透過開源與節流方式，維持捷運公司未來穩定營運。

綜上所述，有關本市軌道建設、轉運中心建設、各級道路橋梁新闢改建工程進度，以及臺中捷運公司資本額狀況、捷運宅租售規劃等，會在以下專案報告各章節篇幅內詳細說明，請各位議員女

士、先生給予各項工作策勵與支持，使相關業務均能順利推展，謹此敬致誠摯謝忱！

貳、臺中軌道建設推動進度(報告機關：交通局)

臺中市正致力規劃軌道建設為大眾運輸系統骨幹，「臺中地區大眾捷運系統整體路網評估計畫」於 110 年 4 月 15 日經交通部原則同意備查(如圖 1 所示)，臺中捷運綠線也於 110 年 4 月 25 日通車，為建構完善的軌道路網，本市正積極推動包含捷運藍線、捷運綠線延伸線、機場捷運(橘線)、屯區捷運及鐵路山海環線等路線，期建構近期軌道路網，以發揮路網成形之效應。將可連結海港(臺中港)、空港(臺中國際機場)、高鐵(臺中高鐵站)及臺鐵(山、海線)，並強化市區與山海屯區的交通網絡，提供市民便捷的軌道運輸服務。

目前捷運藍線為辦理綜合規劃階段，綜合規劃報告由行政院審查中，且已通過環境影響評估、並同步進行都市計畫變更作業。另捷運綠線延伸線可行性研究目前進到行政院審查階段、機場捷運(橘線)、屯區捷運及山海環線可行性研究則皆在交通部審查階段，後續市府將加速推進各線進度，以完善大臺中軌道路網，厚植臺中發展實力。



圖 1、臺中市整體軌道路網願景圖

一、捷運藍線

(一) 計畫內容說明

臺中捷運藍線可行性研究於 99 年啟動，至 107 年 10 月 3 日奉行政院核定後，市府以可行性研究核定內容為基礎，於 108 年 3 月啟動綜合規劃作業，其作業期間，為將規劃的內容更臻於完善且貼近民眾需求，除了數次邀集府內外相關單位進行溝通協調，也舉辦 3 場公聽會以蒐集民情，綜合考量路線線型、設站需求、用地取得、工程可行性及減少營運風險等條件後進行調整，綜合規劃主要調整方案概述如下：

- 1、**機廠變更**：原可行性研究規劃之臺中港機廠用地議題，本府已多次與交通部航港局及臺灣港務分公司(下稱港務公司)協商，另於 108 年 8 月至交通部報告時，時任政務次長黃玉霖表示：「臺中港規劃 5 級機廠屬大面積阻隔性設施，恐影響臺中港 2.0 整體開發」，另港務公司亦於 108 年 10 月來函說明，因該土地係目前臺中港自由貿易港區僅存尚可供招商之完整坵塊土地，亦有多家潛在投資業者，爰不宜規劃為機廠用地，故綜合規劃考量原臺中港機廠用地經協調多次未果後，仍無法達成共識，故綜合規劃評估後，取消設置臺中港機廠，改設置龍井機廠。
- 2、**臺中港段路線調整(B1 站遷移)**：因臺中港機廠取消設置，爰站位已無需配合機廠位置，且原規劃之旅運需求亦減少(因土地開發規劃取消)，故重新檢討後，為保有原先購物遊憩旅次需求及同時兼顧東側梧棲市區及其他臺中港相關開發計畫，綜合規劃將 B1 站由臺灣大道調整至臨港路設置，以優化捷運站服務範圍及促進周邊發展。
- 3、**沙鹿市區段路線調整(地下段改高架段，增設 B5 站)**：考量原可行性研究計畫需地下穿越民宅 70 棟導致用地風險高、反覆高架-地下的出土段(2 處)對都市景觀及交通造成衝擊、短距離 4 處轉彎影響營運效率，且為避免因大甲斷層倘發生錯動後地下設施維修不易及降低用地取得風險等因素，爰綜合規劃階段將沙鹿市區段路線「截彎取直」，並改以高架型式直行臺灣大道，另為擴大沙鹿市區服務人口數，再於沙鹿高工及竹林國小前增設 B5 站，增加捷運服務範圍。
- 4、**正英路段站位檢討(B8 站增設)**：原可行性研究階段並無設站，因公聽會中地方民代、在地里長及民眾多數表達希望能於正英路口處設站，經重新檢討後，決議增設 B8 站，除服務該區域民眾外，可再配合路口旁之停車場用地規

劃轉乘設施，使其轉乘服務範圍擴大至步行服務範圍外的區域，以增加捷運藍線服務範圍及服務客群。

- 5、**龍井段站位檢討(B9 站西移)**：為能同時服務國際街、東海夜市商圈與遊園南北路等地區之民眾，綜合規劃階段將 B9 地下車站西移，以地下連通道的方式增設遊園路及國際街出入口(屆時 B9 站將共有 6 處出入口)，並再於地下連通道，設置水平電動步道，優化行人通行環境；再同步配合新興開發計畫整體的發展及大眾運輸發展為導向策略，打造以人為本的友善交通環境，該區屆時將極具發展潛力，可有助於捷運藍線運量及加速推動新訂都市計畫案，達到交通建設與都市發展相輔相成的效益。
- 6、**西屯段路線檢討(高架段改地下段，增設 B12 站)**：原可行性研究西屯段路線採高架捷運形式，其軌道縱坡度高達 5 至 5.5%(接近臨界值)，且出土段設於市區道路(臺灣大道安和路與福安路間)影響車道的交通衝擊大，爰綜合規劃階段，將此路段高架改為地下形式，並將出土段改設於臺灣大道與中興路口處，以降低營運風險(坡度降至 4.6 至 4.9%)及減少交通衝擊；另考量重要轉運節點，中港轉運站之轉乘規劃，西屯段路線調整後再增設 1 站，增加客運轉乘便利性，並擴大服務人口數。
- 7、**舊市區段路線方案檢討(民權路改臺灣大道)**：原可行性研究舊市區段，係行經民權路，且短距離內共 4 處轉彎段及 2 座車站，且需地下穿越私有地及既有建物，故為優化線型減少轉彎段及避免穿越民宅，降低用地取的風險，綜合規劃調整路線改走臺灣大道，提高營運效率，更擴大服務範圍，提升整體大眾運輸服務品質。

承上，目前已完成綜合規劃報告書，其規劃路線全長 24.8 公里，另全線規劃高架車站 8 座、地下車站 12 座，共有 20 座車站以及 1 座機廠(如圖 2 所示)，路線西起臺中港，沿臺灣大

道串聯市政府、臺中車站，東至新建國市場，沿途經過各大醫院、學校、觀光景點、政經中心，並規劃多處轉乘節點，如沙鹿及臺中車站轉乘臺鐵、秋紅谷、中港轉運站及臺中車站轉乘國道客運、市政府轉乘捷運綠線等，全線串聯海港及臺中火車站之門戶，落實弭平山、海地理隔閡落差，促進都市均衡及帶動中部地區經貿人文及觀光旅遊發展。

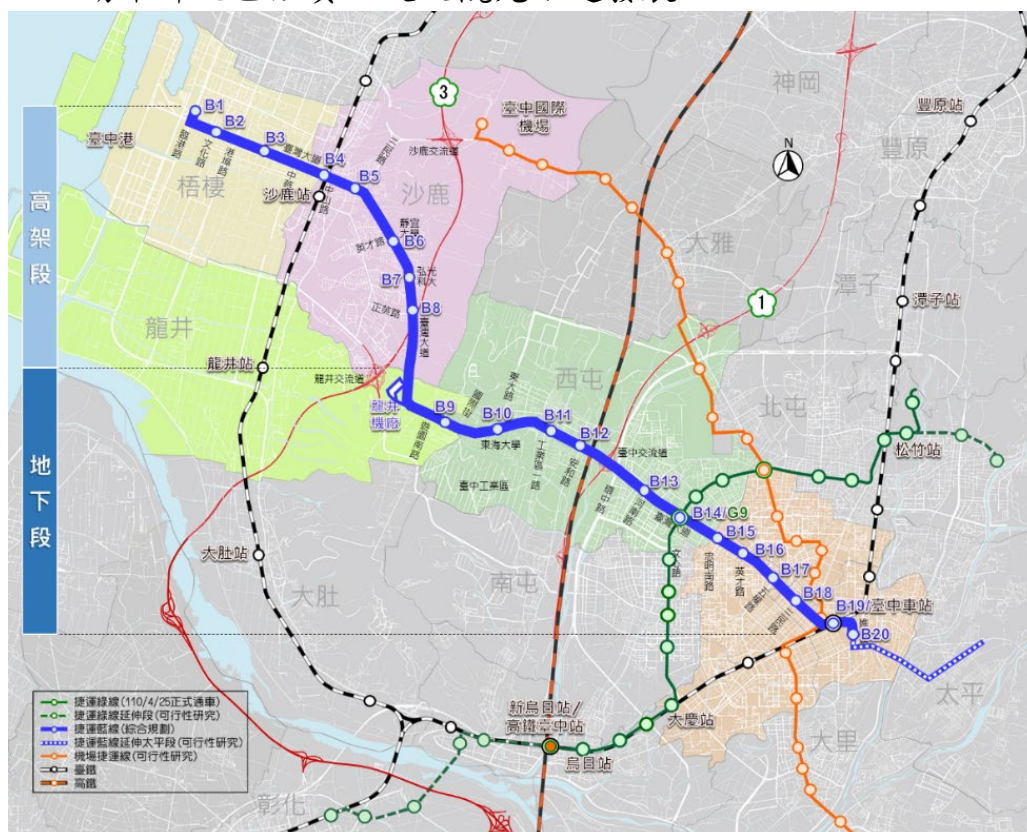


圖 2、捷運藍線路線示意圖

(二) 辦理進度說明

1、綜合規劃：

綜合規劃報告書，目前已於中央審查階段，本府於 110 年 3 月 4 日第 1 次報請中央審議(交通部)後，交通部已依序辦理現勘、第 1 次書面審查、初審會議、第 2 次書面審查、交通部鐵道局來函要求提供補充說明資料及交通部第 1 次審查委員會等審查作業，並於 112 年 2 月 20 日第 2 次審查委員會，同意本府所報，後續本府依該審查會各委員/單位之審查意見補

充說明及修正，並再於 112 年 3 月 13 日提送予交通部檢視修正情形，其後交通部確認本府已依相關意見說明及修正，故於 112 年 4 月 18 日核轉行政院續審，刻正由行政院審查中。

環境影響說明書，本府於 110 年 5 月 13 日第 1 次報請中央審議(交通部)後，經交通部 2 次書面審查後，交通部於 110 年 8 月 26 日轉送行政院環境保護署(下稱環保署)審查，環保署則依序辦理程序審查、現地勘查、專案小組第 1 至 3 次初審會議後，本府於 111 年 8 月 8 日提送依環保署專案小組第 3 次初審會議之意見修正後說明書予環保署，環保署則於 111 年 9 月 7 日召開環境影響評估審查委員會第 427 次會議審查，並審查通過，故捷運藍線已通過環境影響評估。

後續市府將積極配合中央審查流程，力爭行政院儘速核定綜合規劃，待核定後即可配合設計及用地取得等階段進場施工，且本府將加強各階段滾動式檢討，以加速通車時程，期早日提供本市民眾便捷、安全、可靠、舒適之軌道運輸服務。

2、基本設計：

捷運藍線基本設計委託技術服務案於 111 年 12 月 20 日發包決標，111 年 12 月 26 日開始履約，112 年 3 月 31 日完成基本設計工作計畫，刻辦理地形控制測量、地質調查、管線調查、橋梁及涵洞調查、土石方處理方案建議及洪水位分析等各項先期調查工作之審查作業，並將依中央所核定之綜合規劃報告書內容趕辦基本設計作業，以期早日進入細部設計及工程階段。

二、捷運綠線延伸線

(一) 計畫內容說明

路線規劃延續捷運綠線兩端，北端為「北屯-大坑」延伸段，路線規劃自舊社站(G3)起向東延伸至大坑經補庫 G1 站；南端為「烏日-彰化」延伸段自高鐵臺中站(G17)起，行經烏日區中山路、榮泉路後跨越烏溪進入彰化縣境，至彰化台化廠區設置 G21 站，與彰化鐵路高架化增設的金馬站共站。路線長約 9.08 公里，採高架軌道佈設，共設有 7 座車站(如圖 3 所示)。

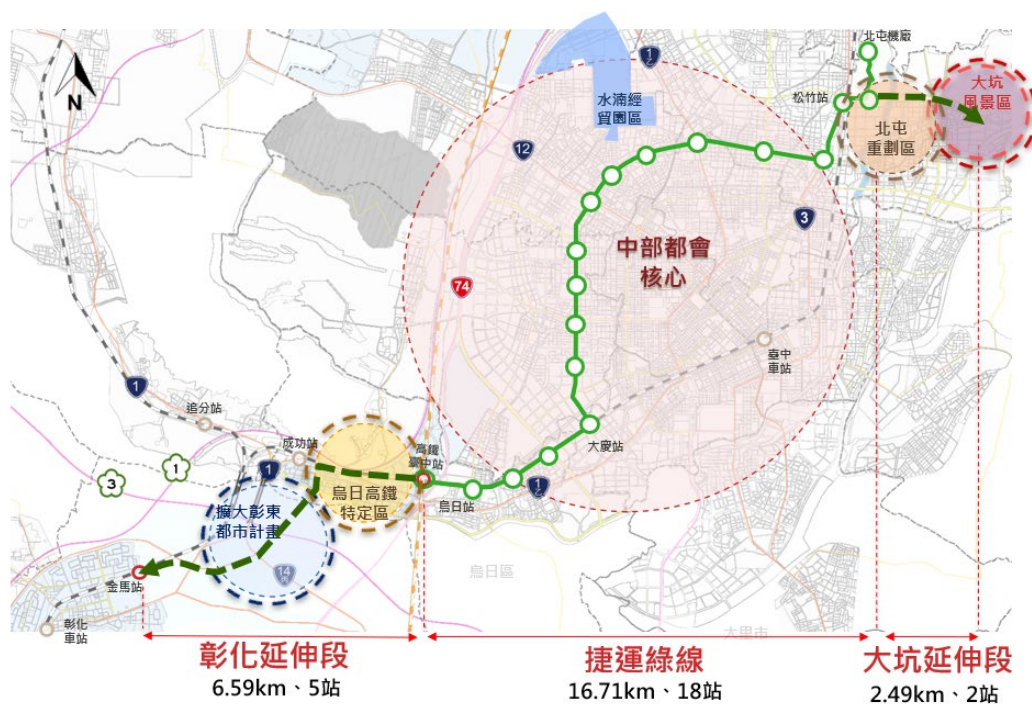


圖 3 捷運綠線延伸線路線示意圖

(二) 辦理進度說明

可行性研究報告已於 109 年 7 月 1 日獲交通部審查通過，並於 109 年 10 月 23 日進到行政院審查階段，歷經三次陳報行政院審查後。市府已依中央 111 年 9 月 2 日審查意見完成修正，並於 112 年 2 月 24 日提送中央審查，交通部已於 112 年 7 月 25 日陳報行政院審查中，後續市府將配合中央審查程序，積極爭取計畫核定。

三、機場捷運(橘線)

(一) 計畫內容說明

機場捷運(橘線)串連臺中國際機場、都會核心地區及屯區，沿中清路、國光路及中興路等臺中市主要交通幹道規劃，連接機場及火車站，並與捷運綠線、藍線及臺鐵系統銜接，對於大臺中地區公共運輸及都市整體發展皆具重要性及效益性。未來亦將服務「臺中機場 2040 年整體規劃」、「機場園區計畫」、「水湳經貿園區」、「臺中大車站」及「十五期重劃區」等開發計畫，促進人流、物流快速流通，奠定中臺灣產業觀光生活圈之基礎。機場捷運(橘線)路線全長約 29.2 公里，規劃高架車站 15 座、地下車站 11 座，共設有 26 座車站(如圖 4 所示)。

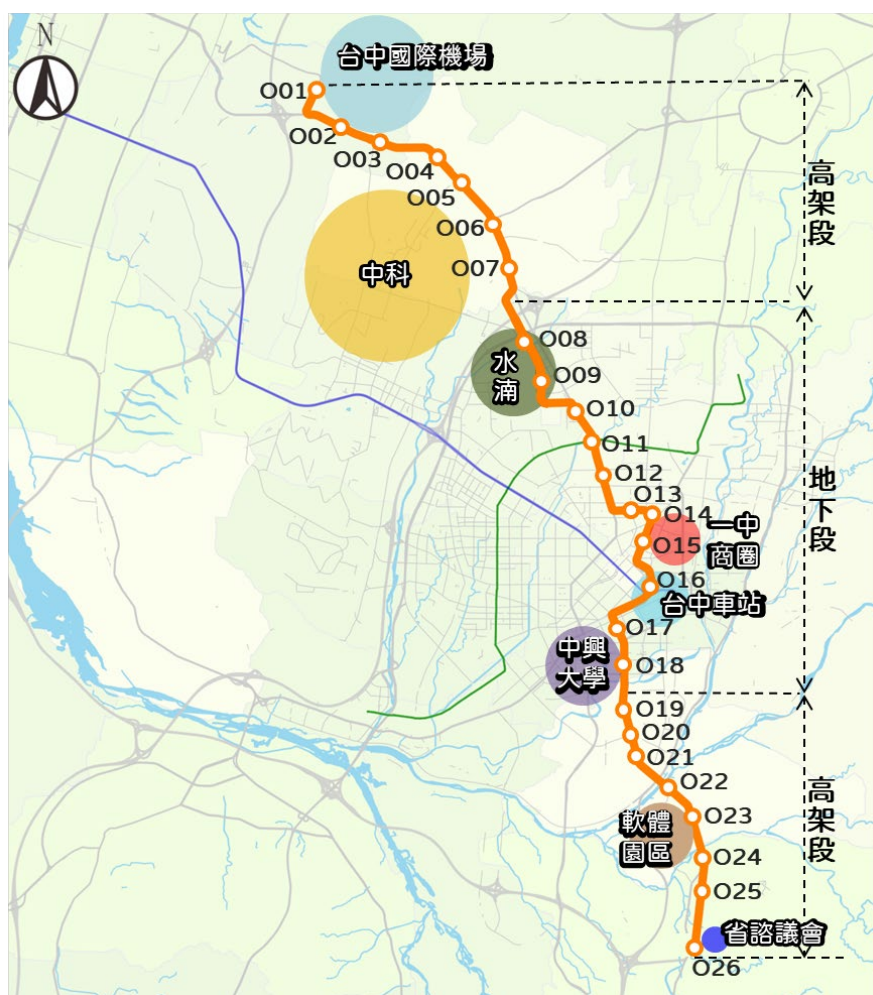


圖 4、機場捷運(橘線)路線示意圖

(二) 辦理進度說明

可行性研究報告於 110 年 4 月 9 日提報交通部審查，交通部於 110 年 12 月 15 日召開初審會議，市府依審查意見完成修正後於 111 年 4 月 1 日再提報交通部續審。

交通部於 111 年 10 月 6 日召開研商會議後，因路線行經台中國際機場，鄰近國防部清泉崗營區基地，路線型式涉及軍方飛安、國防作戰任務及防砲限制高度等細節，市府秉持國防安全不容妥協的態度，積極規劃方案並多次與國防部、交通部民航局及交通部公路總局等單位進行協商，並終於獲得各方共識，也很感謝國防部的支持，讓計畫在兼顧國防安全及市政重要建設之下得以繼續推動。

目前市府已依各單位意見完成修正報告，並於 112 年 9 月 14 日再次提報中央爭取核定，以配合臺中國際機場發展及早建構中部地區國際機場聯外捷運系統。

四、屯區捷運

(一) 計畫內容說明

屯區捷運包括「捷運藍線延伸太平」及「屯區捷運環狀線」(如圖 5 所示)，其中捷運藍線延伸太平路線自東平路向西延伸經太平路及振興路，至進德路銜接捷運藍線 B20 站，路線全長 4.66 公里，規劃 4 座地下車站。

屯區捷運環狀線北端自綠延 G1 站起，沿祥順路往南行經太平區中山路、立仁路後，經德芳南路至文心南路與建國南路口，與捷運、臺鐵大慶站轉乘，路線全長約 16.14 公里，設置 16 座高架車站。

屯區捷運路線南北向連接捷運綠線成環，東西向連接捷運藍線，提供更直捷大眾運輸服務，並搭配機場捷運(橘線)，將服務範圍延伸進霧峰地區，推動屯區市區化，扮演大臺中地區整體均衡發展重要角色。

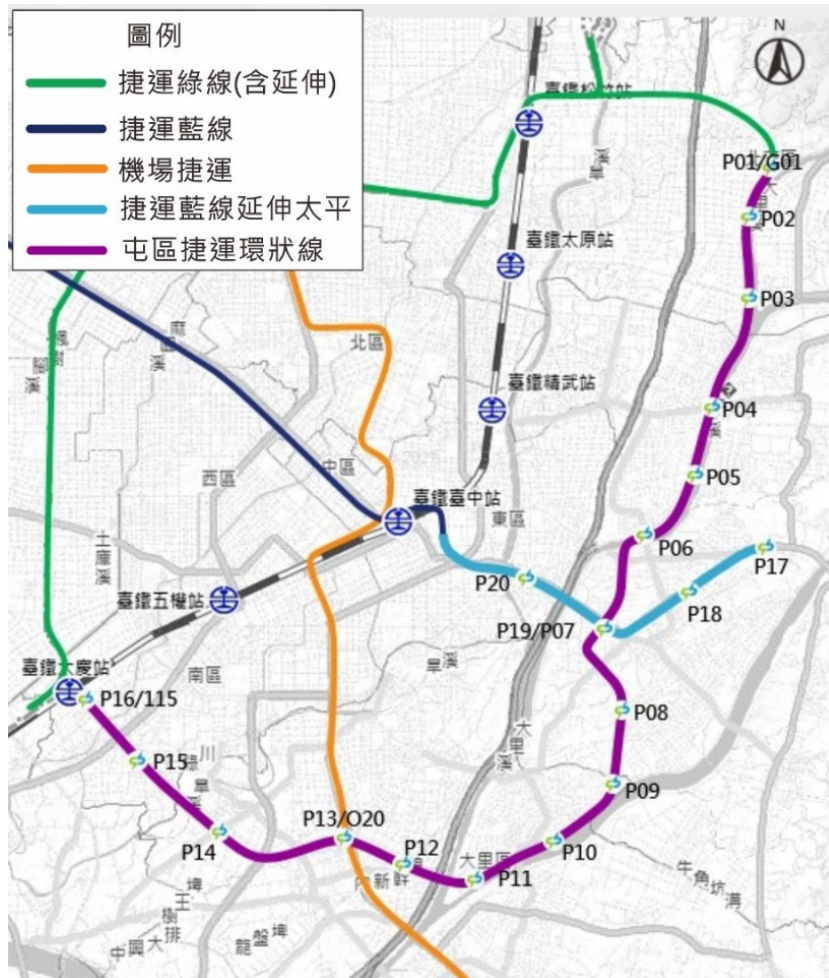


圖 5 屯區捷運路線示意圖

(二) 辦理進度說明

可行性研究報告於 111 年 6 月 20 日提報交通部審查，並已依交通部 111 年 9 月 21 日審查意見完成補充與修正，於 112 年 5 月 1 日再提報交通部續審。交通部於 112 年 5 月 30 日函復意見，市府目前依意見研議修正中，完成後將儘速再提送中央爭取核定。

五、山海環線

(一) 計畫內容說明

山海環線計畫包含山線高架延伸烏日、海線雙軌暨部分高架化以及新增甲后線(如圖 6 所示)，路線詳細說明如下：

1、**山線高架延伸烏日**：由大慶車站南側開始高架延伸，烏日

車站規劃為高架車站，並在新烏日車站前降回平面，全程 3.7 公里。

2、**海線雙軌暨部分高架化**：全程共計約 25.9 公里，其中高架雙軌化路段 10.9 公里，規劃大甲車站、清水車站及沙鹿車站為高架車站；平面雙軌化路段 15 公里，規劃自沙鹿車站後至追分車站。

3、**新增甲后線**：路線自大甲車站起，往東跨越國道 3 號、高鐵、國道 1 號後，行經后科園區北側，往南銜接至后里車站，全程 14.3 公里，沿途新增 3 處高架車站。



圖 6、山海環線路線示意圖

(二) 辦理進度說明

市府自 102 年 9 月 26 日起辦理「大臺中地區山海環線鐵路雙軌高架化建置計畫可行性研究」，並於 103 年 10 月 3 日

函報交通部審查，於 105 年 3 月 15 日初審通過，並於 107 年 11 月 9 日由交通部轉陳行政院審議。

108 年 1 月 22 日行政院函復交通部，請市府檢討確認是否按原計畫推動，市府於 108 年 3 月 19 日以正式公文表明將依原計畫持續推動，並將修正報告書函報交通部。後交通部於 108 年 10 月 8 日召開複審會議，市府亦依中央意見持續進行修正，分別於 109 年 5 月 21 日、110 年 5 月 4 日、110 年 10 月 22 日及 111 年 3 月 17 日多次將修正報告書函報交通部審議。

近期市府再依交通部 111 年 12 月 14 日審查意見完成補充與修正，於 112 年 7 月 3 日再次提送中央審查。交通部於 112 年 9 月 11 日函復意見，市府目前依意見研議修正中，完成後將儘速再提送中央爭取核定。

六、小結

近年本市隨著經濟成長與都會持續擴張，各區域間聯繫日益緊密，對於大眾運輸之需求更加殷切，因此市府規劃建構完善的軌道路網，並結合公車、轉運站、臺鐵、iBike 及停車場等，落實「交通任意門」，方便民眾轉乘不同交通工具前往目的地，打造以公共運輸發展為導向的宜居城市。

因此，市府正加速各軌道路線推動進程，爭取中央早日核定各項計畫，儘早完整臺中軌道路網。未來本市捷運路網將從綠線單一路線，逐步推動成與捷運藍線交會形成的十字路網，並接續與機場捷運(橘線)構成雙十字軸線，建構出臺中捷運系統骨幹後，由屯區捷運與捷運綠線串聯成環形路網，並持續向外輻射發展，擴大服務範圍，打造四通八達的軌道路網，以提供市民更便利的運輸服務。

參、轉運中心推動進度(報告機關：交通局)

臺中市地理位置優越，南來北往位置適中，適合做為城際運輸的轉運節點，為提升大眾運輸使用率，完善不同屬性的公共運輸服務，市府規劃多處交通樞紐，以利提升公共運輸服務效能。透過各節點不同功能的整合，更強化各區域的運輸轉乘便利性，包含本市四大轉運中心(豐原、大臺中、水湳、烏日)，如圖 7 所示，其中「北水湳、南烏日」的轉運中心更扮演著西半部國道客運的轉運樞紐。

「北水湳」為水湳轉運中心，位處水湳經貿園區的東北角，因鄰近大雅交流道，可匯集起訖點為臺中之國道客運路線以及部分經由臺中之經由性路線，形成中部國道客運新門戶；「南烏日」為烏日轉運中心，位處高鐵站區具備三鐵共站交通利基，為全國南來北往重要轉運樞紐，可配合交通部的高鐵站區整體發展計畫，落實三鐵共站+轉運中心，型塑區域重要交通節點。

此外，大臺中轉運中心將整合火車站前市區公車方便民眾轉乘臺鐵及國道客運，為都心複合式轉運中心；豐原轉運中心緊鄰臺鐵豐原站，為立體停車場、商場及轉運中心，為臺中山城轉運門戶。

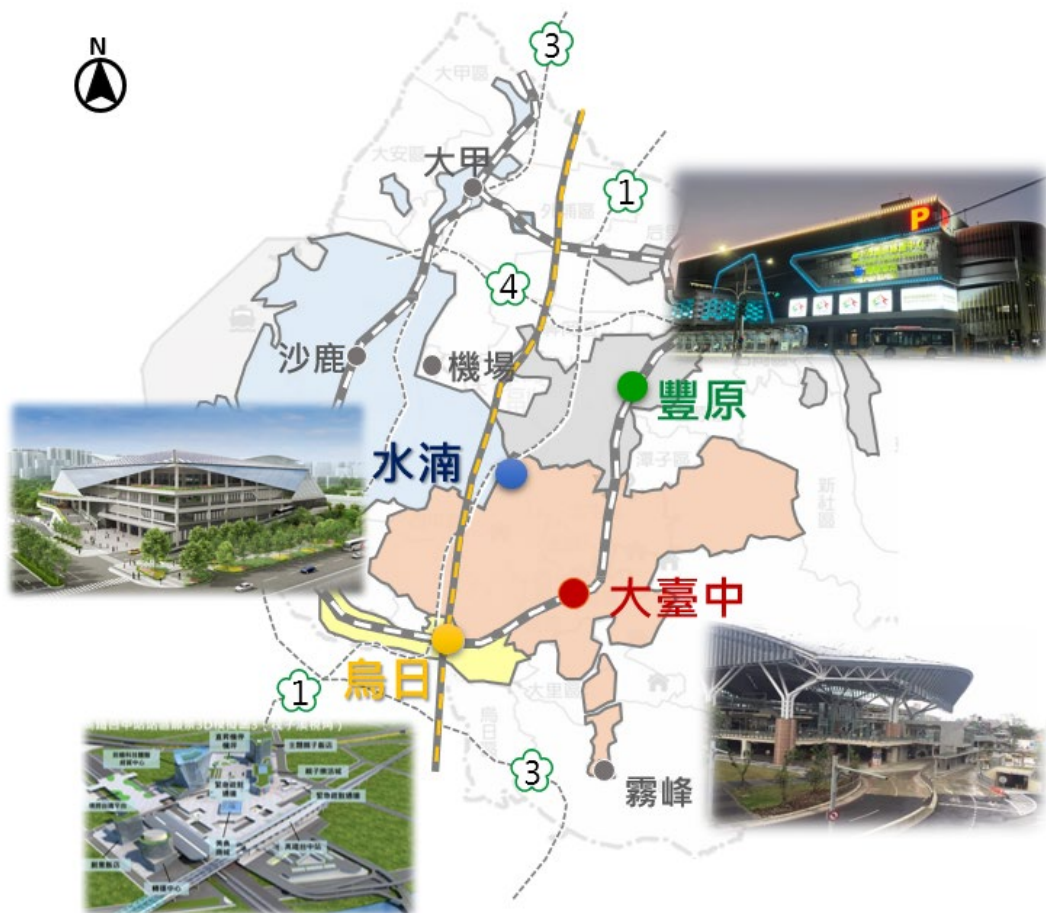


圖 7、臺中市四大轉運中心位置示意圖

一、豐原轉運中心

(一) 計畫內容說明

豐原轉運中心基地為停車場用地，為充分發揮土地效用，於符合土地使用管制規定多目標使用範圍內，規劃興建地下 2 層、地上 5 層具公共運輸轉乘、停車、商業機能的「豐原轉運中心」。

(二) 辦理進度說明

轉運中心於 111 年 9 月 9 日正式啟用，為再提高營運效益，本府循促參法規定 OT 予「台灣全聚德股份有限公司」續為投資。各樓層使用現況說明如下：

1、建物 1 樓為轉運中心，現提供 29 條市區客運路線及 2 條

國道客運路線。

- 2、建物 2 樓為多目標使用空間，已由「台灣全聚德股份有限公司」招攬健身房業者進駐，並於 112 年 8 月 1 日開幕營運。
- 3、其餘空間皆為停車場(地下 1、2 層為機車停車場、3 至 5 樓為汽車停車場)，共提供汽車格 296 席(平均使用率約 55%)、機車格 849 席(平均使用率約 45%)。



圖 8、豐原轉運中心外觀照片

二、大臺中轉運中心

(一) 計畫內容說明

大臺中轉運中心位於臺中車站西北隅，北臨南京路、南至新民街、西接建國路，總建設經費達 19 億元，規劃地下三層立體停車場及地上二層構造物，將停車需求內部化、地面層做轉運中心使用提高市區公車與鐵路轉乘的便利性、二樓設置人工平臺創造行人友善空間，滿足短程移動及提高大眾運輸使用率。

完工後預計可提供汽車格 506 席、機車格 1,290 席、自行

車格 116 席及轉運中心大客車 12 席，藉以紓緩站前交通負荷。
另本案預留二樓及地下商店街空間，日後亦可提供經濟、藝文
流行與城市的活動場域。

(二) 辦理進度說明

大臺中轉運中心已於 111 年 6 月開工，目前工程進度統計至 112 年 9 月 21 日止，工程預定進度為 30.0493%，實際進度為 38.5495%，進度超前約 8.5%，工區分成 A、B、C 三區，目前刻正進行 A 區 B2F 獨立柱及外牆機電配管作業、B 區 B3F 外牆及車道鋼筋綁紮作業及 C 區鋼構梁柱吊裝作業。預計 114 年完工啟用。



圖 9、大臺中轉運中心現況施工照片

三、水湳轉運中心

(一) 計畫內容說明

水湳轉運中心定位為臺中市國道客運轉運門戶，規劃為
地上 4 層、地下 3 層且兼顧公共運輸轉乘、停車、商業機能的
多功能建築。其中地下層為立體停車場，地面層供市區公車使

用，地上 2、3 層為國道客運月台、地上 4 層則為商業空間及辦公空間，可提供 42 席國道客運、12 席市區公車月台，以及 614 席汽車、1,253 席機車、604 席自行車停車空間，整合國道客運、市區公車、捷運、計程車及公共自行車等公共運輸工具，提供南來北往的旅客無縫轉乘接駁，做為城際旅運與市區接駁的轉運核心，提升公共運輸服務品質，同時減輕大客車進入市區道路之交通影響。

水湳轉運中心為本市首例的全太陽能屋頂建築，也創全國之先，設置膠囊式司機休息室，提供貼心且舒適的休息環境；同時也將廣設電動車充電設備，並預留電動機車換電站及大客車充電設備空間，帶動臺中整體綠色交通發展；另外，未來亦將整合營運班表，便利旅客搭車及轉乘，並透過科技讓車輛停等時間與民眾搭乘時間效率最佳化，有效落實站內車輛管制，將可提高席位使用率。

(二) 辦理進度說明

水湳轉運中心新建工程已於 111 年 9 月開工，並於 112 年 9 月 20 日上梁，工程進度已達 46%，刻正施作地上層樓板及隔間牆作業，預計 115 年完工啟用。結合水湳經貿園區的「智慧、低碳、創新」的開發願景目標，共同形塑臺中市客運轉運新門戶，創造臺中城市亮點。

另為辦理「水湳轉運中心增設國道客運專用道」可行性研究作業，本府刻正依相關規定彙整申請計畫，將向中央爭取補助經費辦理本案可行性研究。



圖 10、水滴轉運中心現況施工照片

四、烏日轉運中心

(一) 計畫內容說明

為紓緩高鐵臺中站周邊轉運需求，並提升公車整體服務效能，目前已於高鐵東一路側設置長廊式候車亭作為烏日客運南站，提供 7 席公車停靠區及 100 公尺優質候車空間。客運南站業配合捷運綠線時程，已於 110 年 4 月 25 日啟用(如圖 11 所示)。



圖 11、烏日客運南站正式啟用照片

因應本市轉運中心「北水湳、南烏日」之發展架構，配合三鐵偕同服務的良好基礎及周邊特定區開發陸續啟動的條件下，接續將於高鐵臺中站及台鐵新烏日站周邊評估設置烏日轉運中心，定位上除多元的運輸場站外，未來有潛力與周邊開發計畫整合為一複合式轉運站大樓，並以促參方式推動。

(二) 辦理進度說明

有關建置烏日轉運中心部分，目前已獲得本府財政局「地方政府辦理促進民間參與公共建設案件獎勵金」250 萬元經費，並納入 113 年先期計畫，後續將積極辦理招標作業，並啟動「臺中市烏日轉運中心民間參與案件委託技術服務案」相關作業，評估以民間參與方式興建烏日轉運中心之可行性。

五、地區型轉運中心

為完善不同屬性的公共運輸服務，市府規劃多處交通樞紐，包含水湳、烏日、臺中及豐原等轉運中心，並透過各節點不同功能的整合，強化各區域的運輸轉乘便利性，於大甲、梧棲、沙鹿及霧峰等區域規劃地區轉運節點，以利提升公共運輸服務效能。

六、小結

市府目前已規劃多處重要的交通樞紐，並積極推動轉運中心相關建置計畫，期解決城際與都會旅次的運具銜接問題，打造公共運輸新核心願景，結合鐵路、捷運、國道客運、市區客運、汽機車、計程車及自行車等運具，「7 接 7 轉」成為轉運樞紐，落實「交通任意門」，讓市民及外縣市旅客可以便利往來本市各角落。

未來透過轉運中心提供優質貼心的轉乘服務及空間，並結合商業及休閒遊憩功能，讓轉運中心不再只是冰冷的建築，而是各區的新地標、新景點，引領民眾便捷地探索臺中之美。

肆、各級道路橋梁新闢改建工程進度(報告機關：建設局)

臺中市已成為本國人口第二多之都市，伴隨生活、公共建設及各產業需要，將山海屯地區納入臺中快速道路之生活圈系統，方便與臺中都會區之交通。

民生活動與產業發展為都市生存的命脈，也是都市最基礎的元素，不僅影響都市成長的規模，更引導整體發展的內涵，扮演著火車頭的地位。近年來，國內經濟產業部門受到產業發展國際化、自由化的影響，各級產業正面臨結構性的轉變與挑戰，而本市處中部經濟區域的中心，對於中部經濟區域甚至於整個臺灣未來的經濟產業發展占有舉足輕重的地位。因此面對國內外經濟情勢的轉變，如何在「自由化、國際化、知識化」等因素影響下帶領本市各級產業前進，將是本市施政的重要課題。

鑑此，各級道路及橋梁新闢之交通網絡構築亦為重要課題之一，良好的交通運輸，有助於產業脈絡之發展。

為建構大臺中山海屯城交通串連之完善路網，除中央機關辦理之「國 1 銜接台 74」及「台 74 線增設匝道工程」外，針對市區道路部分本府建設局持續推動「東勢豐原生活圈快速道路」、「溫寮溪旁(甲后路至經國路)聯絡道路新闢工程」、「臺中大肚彰化和美跨河大橋」及「市政路延伸開闢工程」等各區域重要市區道路交通建設，提升地方交通路網，積極推動並落實各項建設，逐步實現臺中成為「富市台中、行人安全」的宜居城市的目標。

一、東勢豐原生活圈快速道路

(一) 計畫內容說明

本計畫路廊自國道 4 號臺中環線豐原端起，分東、西行線雙車道配置，以隧道穿越台 3 線南側之公老坪山區，出隧道後跨越台 3 線及東豐自行車道，續沿大甲溪南岸以橋梁布設東行，再往東南延伸並跨越東豐自行車道及大甲溪，續往南行跨

越台 3 線至台 8 線與東勢區正二街交叉路口止，路線總長約 9.6 公里。

工程總經費(含國 4 豐潭段立交銜接計畫)約為 190 億元(工程費 161 億元、用地取得費用 29 億元)。

(二) 辦理進度說明

東豐快速道路前經環團及民眾提出行政訴訟，最高行政法院於 108 年 1 月判決敗訴定讞，經重啟環評相關事宜，於 110 年 4 月公告審查結論及摘要並完成定稿本認可同意開發，並續行辦理變更都市計畫，於 111 年 11 月公告發布實施。

本工程全長 9.6 公里，共分為 5 標，採分標方式辦理，第 4、5 標已完成，第 3 標施工中，預計於 115 年底，可完成東勢至石岡路段，並先行開放使用，第 1、2 標設計作業中，第 1 標細部設計成果已於收斂階段，將以今（112）年底上網發包為目標。

另外，為健全國 4 與台 3 線交通發展，市府向中央提出國道 4 號豐勢交流道增設匝道立交銜接東豐快，已取得交通部支持工程納入國道基金全額辦理，市府則配合用地取得並負擔所需用地費用，並依照交通部作業程序進行可行性研究，亦函送報告書至交通部高速公路局審理。



圖 12 東豐快計畫圖



圖 13 東豐快願景圖

二、溫寮溪旁(甲后路至經國路)聯絡道路—甲埔大道新闢工程

本案甲后路(市道132線)為大甲交流道進入大甲區之主要道路，平日上下班易嚴重塞車，為紓解交通車流爰辦理本新闢道路以作為銜接入市區的替代道路，計畫道路長度2,750公尺、路寬

15 公尺，總經費約 15.7 億元，已於 111 年 4 月開工，預計 114 年完工。開闢完成後可將車流引入市區，紓解大甲交流道周邊甲后路、甲東路與大馬路交通車流，完善整體交通路網。

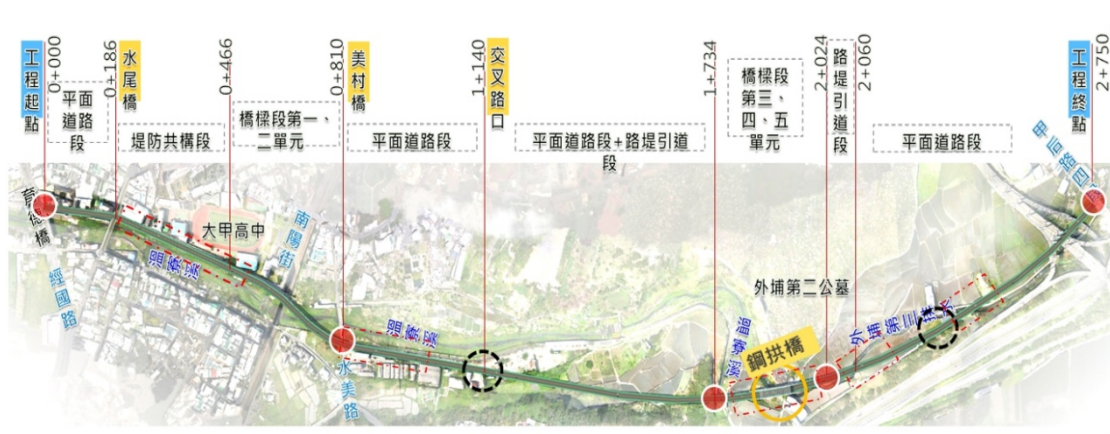


圖 14 溫寮溪旁聯絡道路計畫圖

三、臺中大肚彰化和美跨河大橋

本計畫為中部跨域治理推動的重大工程案之一，橋樑總長 1,440 公尺，寬度 22 公尺，工程總經費 32 億元，由本府與彰化縣政府各分擔 50%，分別經內政部國土管理署（前營建署）及交通部公路局（前公路總局）的生活圈道路交通建設計畫同意補助部分經費，並由本府主政辦理。已於 112 年 1 月開工，目標於 115 年 6 月完工，未來將縮短臺中大肚與彰化和美間的聯通距離，不僅 2 分鐘即可到達，更可達成中彰 30 分鐘生活圈目標。

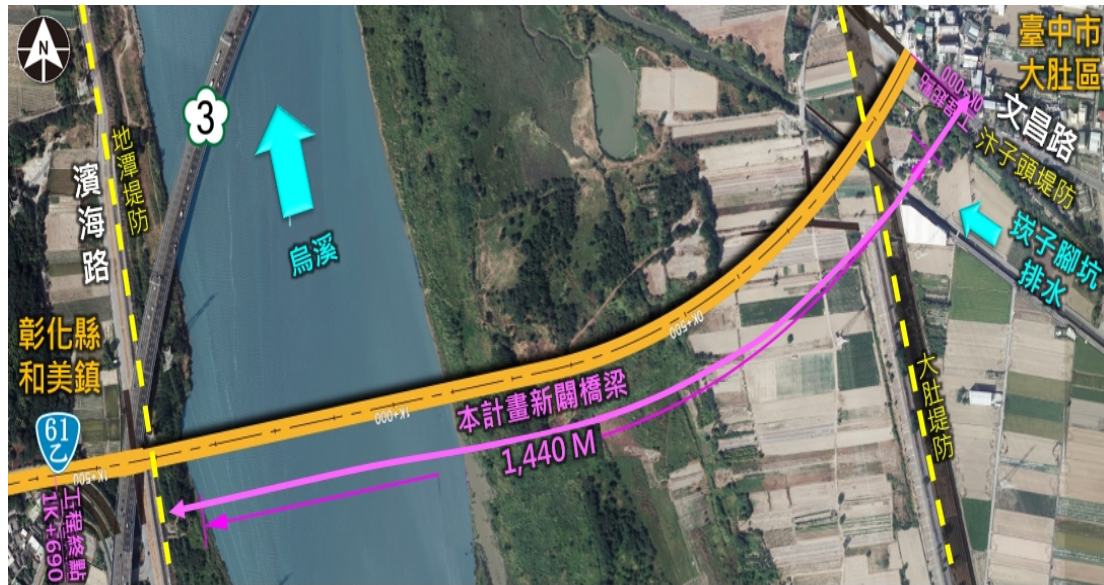


圖 15 大肚和美跨河橋梁計畫圖



圖 16 大肚和美跨河橋梁願景圖

四、市政路延伸工程

本工程東起西屯區市政路及環中路交叉口，向西跨越筏子溪、穿越中山高及高鐵、銜接安和路並延伸至工業區一路，全長 1,950 公尺，都市計畫道路寬 60 公尺，可健全工業區交通路網，改善東西向交通，疏解臺灣大道及周邊道路車流。

本工程總經費約 69 億元，其中含用地費約 34.3 億元及工程費約 34.7 億元(中央核列工程經費為 30 億 5,400 萬元，其中中央

補助 79%，市府自籌 21%)，為加速計畫推動，採分年編列經費，並分段開闢（以安和路為分界）辦理。

本工程第 1 標(工業區一路至安和路)截至 112 年 9 月工程進度約 25%，目前已完成協和 1 號橋上游側排水箱涵及部分滯洪箱涵，刻持續進行箱涵施工作業，預計 113 年底完工。

本工程第 2 標(安和路至環中路)工程因穿越高鐵、高速公路及跨越筏子溪及涉及專業管幕工法施工難度及風險高，已籌備完善，已於 112 年 9 月 23 日上網招標，預計 113 年開工，115 年底完工。



圖 17 市政路延伸工程計畫圖



圖 18 市政路延伸工程願景圖

五、其他重要道路橋梁工程

本府建設局持續打造生活圈路網快易通，提升城市交通系統的可及性及易行性，致力於解決市民日常交通所需及兼顧偏遠地區的運輸需求，導入因地制宜之交通服務模式，打造臺中「交通任意門」，串聯臺中每個角落，讓市民得以享受便利的交通服務，進而提升市民生活品質。建設局除前揭指標工程之外，仍有為數不少執行中之重要道路建設工程（如表 1 所示）及設計規劃中之案件。

推動臺中生活圈 4 號線延伸段，東起高鐵臺中站特定區環河路五段，沿烏溪堤內往西北延伸，越過台 1 線大度橋、縱貫鐵路、國道 1 號與中 59、中 61 及中 62 形成平面路口，終點於臨港路一段（台 17）以槽化路口銜接，道路全長 15.34 公里，透過計畫的執行，提升本市國道路網效能，改善長久以來交流道周遭交通瓶頸問題。

為解決臺中工業區及中部科學園區等上下班巔峰車流造成交通壅塞問題，擬持續推動中科聯外東西向及南北向道路-西屯區 40M-4 計畫道路(漢翔路延伸至東大路)新闢工程、西屯區福林路延伸開闢工程(中科路延伸至福林路 491 巷)，道路開闢後可分散西屯區車流，減緩交通壅塞情形。

本府積極爭取國土管理署生活圈計畫補助，112 年新獲核定納入 5 案，含「太平區環太東路銜接新平路三段新建橋梁工程」及「北屯區光西巷正大橋」等 2 座橋梁新闢及改建。其中環太東路新建橋梁係因應北屯、太平交界近太原路口處，地區整體發展快速，大量產業人口移入，既有橋梁不敷使用，本府推動「太平區環太東路銜接新平路三段新建橋梁工程」，透過本案工程施作，完工後可疏解尖峰時段車流，串連市區道路、台 74 快速道路等交通要道，提升整體道路服務品質及通行安全。

北屯區光西巷正大橋於民國 66 年 4 月完工，迄今已逾 44 年，全長 50.2 公尺，橋寬 4.6 公尺，會車不易，爰地方建議辦理橋梁改建為 12 公尺寬，另於二側設置 1.5 公尺寬人行道，可減緩交通壅塞及事故，並提供行人安全通行空間，有效串聯周邊道路，帶動周邊經濟發展。

表 1、建設局目前施工中各項重要道路開闢工程(重點列舉)

項次	工程名稱	行政區	辦理情形	簡要介紹
1	台 74 線大里聯絡道橋下增設平面道路	大里霧峰	第一期第一階段 內側車道： 完工：110 年 5 月 第一期第二階段 外側及側車道： 開工：110 年 3 月 完工：配合公路總局匝道工程期程朝 112 年底完工。	本工程北起大里區草堤路，南至柳豐路，全長約 4 公里，總經費約 24.68 億元。因工程及用地經費龐大，故分兩期推動，優先興建人口、產業密集區域。 第一期(草堤路-草溪西路)，長度約 1.9 公里；第二期(草溪西路跨越草湖溪橋梁-柳豐路)，長度約 2.1 公里，已完成路線規劃，刻正辦理設計原則作業。
2	東勢區埤豐橋改建工程	東勢豐原	開工：111 年 12 月 1 日 完工：預計 114 年 7 月	埤豐橋位於豐原、石岡、東勢交界，銜接各區供人車通行使用，交通效益龐大，惟現況橋墩裸露，嚴重影響橋梁結構安全，透過本案改建工程(計畫橋長約 383 公尺、寬 12 公尺)，可疏解東勢地區進出省道台 3 線交通壅塞及提升橋梁安全，帶動山城交通及產業發展。
3	華南路連接向上路開闢工程	南屯大肚	非都段 開工：111 年 5 月 完工：預計 113 年 5 月 都市計畫區段(已完成發包) 開工：預計 112 年 12 月開工	本案規劃路廊西起遊園路，東銜接向上路，遊園路一段 8 巷(第一標工程終點)起向東，沿都市計畫北轉銜接至特三號道路(向上路五段)，長度 2,058 公尺，路寬 20 公尺，計畫經費計 12 億 3,470 萬 4,500 元(含工程費 3 億

項次	工程名稱	行政區	辦理情形	簡要介紹
			完工：預計 114 年	3,470 萬 4,000 元、用地費 9 億 500 元)，開闢完成後，華南路將可全線暢通並銜接向上路，使交通更加便捷。
4	烏日區前竹區段徵收光竹橋改建工程	烏日	開工：112 年 2 月 完工：預計 112 年 10 月	本工程光竹橋：長 55 公尺，寬 13.5 公尺配合前竹區段徵收及旱溪排水治理改善工程辦理橋梁改建，改建後可有效提升都市防洪並完善路網，舒緩車流，總經費計 8,620 萬。
5	烏日區前德橋改建工程	烏日	開工：112 年 9 月 完工：預計 113 年 12 月完工	本工程前德橋：長 46 公尺，寬 30 公尺配合前竹區段徵收及旱溪排水治理改善工程辦理橋梁改建。前德橋長 44 公尺、寬 30 公尺，改建後可有效提升都市防洪並完善路網，舒緩車流，計畫經費計 1 億 1,988 萬 8,715 元(含工程費 1 億 1,310 萬、用地費 679 萬 8,715 元)。
6	南區德富路跨柳川橋梁新建暨德富路及樹德一巷打通工程	南區	開工：112 年 7 月 完工：預計 113 年 8 月完工	德富路新闢道路長 184 公尺，寬 15 公尺(含新設預力中空密排梁橋，長 37 公尺、寬 20 公尺)；樹德一巷拓寬開闢長 220 公尺，寬原 4 公尺拓寬至 10 公尺，德富路可連通建國南路至高工路，樹德一巷拓寬打通可連通東興路及文心南路，打通交通瓶頸，改善區域交通，加速都市縫合，總經費計 4 億 6,649 萬元(含工程費 8,375 萬元、用地費 3 億 8,274 萬元)。
7	梧棲區大沙橋災後復建工程	梧棲	開工：112 年 9 月 完工：預計 113 年 7 月完工	本工程長 32.7 公尺、寬 2 公尺，原橋結構已受損，原址改建後可有效提升都市防洪，維持行人、用路人安全，並繼續提供地方民眾來往梧棲大排兩側，免於繞道通行。總經費計

項次	工程名稱	行政區	辦理情形	簡要介紹
				1,492 萬 5,000 元 (建設局 995 萬元，水利局 497 萬 5,000 元)。
8	臺中市潭子聚興產業園區計畫南側道路(潭興路一段 258 巷)拓寬工程	潭子	開工：111 年 5 月 完工：預計 112 年 11 月	本工程道路長度約 644 公尺，寬度 10 公尺，道路開闢後提升潭子聚興產業園區整體發展品質及運輸效率，並提高廠商進駐意願，提升地方交通安全性及便利性，供鄰近校園師生行的安全。計畫經費計 3,789 萬元。
9	沙鹿區 10-51-4 號(鎮南路旁)道路新闢工程	沙鹿	開工：111 年 11 月 完工：預計 113 年 2 月	本工程道路長度約 370 公尺、寬 10 公尺，道路開闢後可完整連接周邊計畫道路，使交通系統更具完善，並有助於周邊居民及用路人通行之便利性及提升消防救護之功能。總經費計 1,950 萬元(地上物補償費 100 萬元，無用地費，工程費 1,850 萬元)。
10	太平區永成北路 66 巷(永成北路 66 巷 1 弄至長億北街)道路打通工程	太平	開工：112 年 3 月 完工：預計 113 年 1 月	本工程道路長度約 170 公尺，寬度 12 公尺，道路連接永成北路 66 巷 1 弄至長億北街，完成後可提升交通便利，讓附近居民免去繞道之苦，享有更安全、舒適的生活環境。總經費計 1 億 8,110 萬元(用地及地上物補償 1 億 7,030 萬元，工程費 1,080 萬元)。
11	梧棲區 10-57-4 號(永寧路)計畫道路開闢工程	梧棲	開工：112 年 2 月 完工：預計 112 年 10 月	本工程道路長度約 62.6 公尺，寬度 10 公尺，海線地區有許多早期已徵收未開闢計畫道路，開闢後將改善往來車輛繞道問題，完善永寧里周邊交通路網。總經費計 470 萬元(地上補償費 20 萬元，工程費 450 萬元)。

項次	工程名稱	行政區	辦理情形	簡要介紹
12	神岡豐洲科技工業園區二期聯外道路(堤南路拓寬及銜接月眉西側南向聯絡道引道)(第一標)	神岡	開工：111 年 12 月 完工：預計 112 年 10 月	本工程道路長度約 240 公尺，寬度 20 公尺，提升神岡豐洲科技工業園區二期整體發展品質及運輸效率並提高廠商進駐意願，並提升地方交通安全性及 便利性及強化區域運輸路網。總經費計 4 億 550 萬元。
13	南區福田一街打通工程(樹義路至福義路)	南區	開工：112 年 5 月 完工：預計 112 年 10 月完工	福田一街是樹義里重要東西向 12 公尺寬要道，連接樹義路與福義路，全線 216 公尺尚未打通。本工程完工後，可打通福田一街，自福田路連通至光明路，提供南區樹義里周邊完整交通路網。總經費計 3 億 3,510 萬元(用地及地上物補償費 3 億 2,310 萬元，工程費 1,200 萬元)。
14	西屯區安和路 84-6 號旁(高鐵橋下至虹揚橋段)便道開闢工程	西屯	開工：112 年 5 月 完工：預計 112 年 12 月	本工程道路長度約 90 公尺，寬度 4 公尺，總經費 245 萬元，便道開闢可改善周邊巷道會車不易問題。
15	神岡區中正南街 80 巷至三民南路 8M 計畫道路打通工程	神岡	開工：112 年 3 月 完工：預計 112 年 12 月	本工程道路長度約 340 公尺，寬度 8 公尺，改善地區道路路網，提升地方社區聯外交通效益及安全。總經費計 1 億 6,823 萬元(用地及地上物補償費 1 億 5,463 萬元，工程費 1,360 萬元)。
16	神岡區圳前路開闢工程(神岡交流道至厚生路)	神岡	開工：112 年 3 月 完工：預計 113 年 6 月	本工程道路長度約 1,600 公尺，寬度 15 公尺，既有道路僅約 6 米寬，卻為鄰近工業區來往國道 4 號重要途徑，因路寬不足致會車困難，爰辦理道路拓寬，以紓解交通瓶頸，並兼顧保存神岡浮圳文化

項次	工程名稱	行政區	辦理情形	簡要介紹
				景觀資產。總經費計 1 億 8,738 萬元(地上物約 74 萬尚未編列經費，工程費 1 億 8,738 萬元)。
17	臺中糖廠區段徵收聯外道路東區樂業國小西側 10 米道路打通工程	東區	開工：112 年 2 月 完工：預計 112 年 10 月	本工程道路長度約 190 公尺，寬度 10 公尺，工程完工後增強學童上下學安全及區域運輸系統，有助強化東區聯外交通，提升通行便利。總經費計 1,300 萬元(用地部分私人土地皆台糖用地，採租用方式取得土地，工程費 1,300 萬元，(植栽標 100 萬元含移植))。
18	后里區文明路 31 巷打通至福德路 174 巷 33 弄開闢工程	后里	開工：112 年 4 月 完工：預計 112 年 12 月	本工程道路長度約 60 公尺，寬度 8 公尺，附近社區多為單一巷道，打通後可避免車輛進入單一巷道造成造成車流壅塞問題。總經費計 2,740 萬元(用地及地上物補償費 2,520 萬元，工程費 220 萬元)。
19	神岡區神圳路 30 巷至神清路 54 巷周邊巷道打通工程	神岡	開工：112 年 4 月 完工：預計 112 年 12 月	本工程道路長 A 段約 165 公尺，寬度 10 公尺、B 段約 45 公尺，寬度 8 公尺、C 段約 50 公尺，寬度 8 公尺，開闢 8~10 公尺寬都市計畫道路，解決社區道路出入口單一造成車流壅塞問題。總經費計 1 億 1,140 萬元(地上補償費 580 萬元用地費 9,251 萬元，工程費 1,309 萬元)。
20	神岡區神林路 19 巷打通工程	神岡	開工：112 年 6 月 完工：預計 112 年 12 月	本工程道路長度約 155 公尺，寬度 8 公尺，提升地方交通便利全性。總經費計 5,061 萬元(用地 4,395 萬元，工程費 666 萬元)。
21	西屯區惠來路打通至水湳經貿園區公 51	西屯	開工：112 年 6 月 完工：預計 112 年 12 月	本工程道路長度約 50 公尺，寬度 8 公尺，道路開闢後可縮短周邊交通距

項次	工程名稱	行政區	辦理情形	簡要介紹
	工程			離，健全交通路網。總經費計 5,182 萬元(用地 4,500 萬元，工程費 682 萬元)。

六、小結

本府建設局持續爭取中央相關補助經費建設生活圈等道路，並配合本市重要建設闢建聯外道路、改善既有道路功能及打通交通瓶頸路段，暢通最後一哩路，提升本市道路服務水準，落實完整都市計畫路網系統，促進區域間之交通便捷性。

本府積極擘劃新闢道路，不僅可淨空天際線、永續綠化、管線整合、友善交通等，同時均衡山、海、屯、城道路建設，並利用鐵路高架化都市縫合串連沿線土地利用，打通道路瓶頸建構完善城市交通路網，持續優化民眾生活品質，實現安居樂業、永續發展的願景。

伍、臺中捷運公司資本額(報告機關：臺中捷運股份有限公司)

臺中捷運綠線「烏日文心北屯線」為臺中市第一條大眾捷運系統路線，本府於 110 年已達成順利通車營運之目標，雖通車後即遭逢疫情影響，仍持續穩定營運並隨疫情趨緩後逐步拉升運量，於 112 年 7 月突破 2,000 萬旅運人次里程碑，加上定期票提升運量，8 月平均日運量 36,877 人次亦達歷史新高。

然而在僅單一捷運路線、捷運路網尚未成形之際，捷運公司雖已年年嚴控降低虧損，惟仍不免產生資金缺口，存在後續經營之風險。112 年公司實收資本額已達 35 億元，依目前公司財務資金預估尚可因應 112 年及 113 年營運資金所需，114 年初即存有資金用罄之疑慮。故倘未來資金短缺，後續將研議規劃資本額之營運資金來源，以維持公司未來穩定營運。

一、歷年預算需求與決算擷節

中捷公司方面持續力行開源節流政策，歷年來皆擷節開支管控虧損於預算額度內，以下為中捷公司近 5 年本期淨損預算數及決算數比較表：

表 2、臺中捷運公司近 5 年本期淨損預算數及決算數比較表

年度	預算虧損數	決算虧損數	擷節比較	
			擷節金額	%
107	2.17 億	1.02 億	1.14 億	52.77
108	5.62 億	2.05 億	3.56 億	63.42
109	8.09 億	5.35 億	2.73 億	33.81
110	6.56 億	6.01 億	0.54 億	8.32
111	7.31 億	5.91 億	1.40 億	19.17

由表 2 顯現，中捷公司除提供安全穩定大眾運輸服務外，更積極想方設法開源節流，未來亦會精準控管營運成本，並努力提昇運量及附屬事業收入，全力開源節流。

二、資本額財源方式比較

有關中捷公司未來資本額籌措方式，下表 3 列出增資或舉債借貸方式對於相關預算編列、執行效果及後續影響比較，就現階段可就不同財源挹注進行研議，亦可視捷運相關土地及聯合開發效益穩定挹注軌道建設發展基金後，續行考量相關財源挹注規劃。

表 3、臺中捷運公司未來資本額籌措方式表

資本額 籌措方式	增資	舉債
預算編列 需求	市府每年編列預算	1. 市府無須編列預算 2. 中捷公司須編列借款預算 及利息費用預算
執行效果	1. 直觀、完整記載股東投資 歷程及累積投入股本。 2. 因係直接現金增資，故可 直接挹注營運資金改善 財務體質。	減緩公司資本額擴張
後續影響	持續性虧損所造成之增資， 將造成資本額無限膨脹：最 適股本規模及股本形成過 程，實務上考慮因素為營運 規模、資金循環，因政策或 公益目的所造成的長期虧 損，理論上不應做為持續擴 張資本額的考量，除無法體 現營運實質與政策目的(或 政策成本)的差異，亦會形 成資本額無限膨脹，與公司 營運規模顯不相稱。	1. 僅可解決「短期」資金缺 口，對財務體質改善則較 無實質助益，甚有惡化之 可能性。 2. 中捷公司資金缺口並非收 支時間差所造成之周轉性 資金需求，且是持續性增 貸需求，恐不符金融機構 授信評估條件。 3. 每年公司需另外編列利息 費用預算，且隨著借款金 額持續擴大，未來年度利 息費用將累積增加，對中

資本額 籌措方式	增資	舉債
		捷公司原即虧損之狀態下 更是增添營運壓力。 4. 借款未來仍需以還款為目 標，然就捷運公司短期間 尚不具備還款能力。

三、小結

臺中捷運目前僅單一路線，路網未成形前，預估難以達到規模運量而至損益兩平之營運目標，各項支出管控仍有最低營運之必要支出，故公司仍持續努力透過開源節流方式，以減輕營運壓力。

開源部分，持續加強轉乘措施、打造捷運站周邊無障礙人行環境、與市府各局處合辦藝文行銷活動、捷運行銷推動、多元乘車方案提供、軌道經濟發展及運具接駁整合來增加營運票箱收入。另捷運公司亦提供更多貼近民眾服務，包括舊社站捷運街舞空間、舉辦捐血活動、機廠參訪活動、各捷運轉乘停車場，並活用車站剩餘空間設置主題廁所、幸福角落租賃、電動機車充電柱招商、i 郵箱、自動借還書設置、戶外市集空間租賃及智慧自動販賣機租賃，除成為臺中市民的好鄰居外更增加捷運公司附業收入。另外，北屯機廠太陽能光電設備每年可為公司增加售電回饋金額約 750 萬元，恰可彌補電價調漲的成本以減輕營運壓力。

節流部分，擷節人事費用開支及水電費用及維修成本，藉由調降電費契約容量及車站用電節能等方案，大幅降低電費支出。中捷公司將永續提供安全、可靠、舒適、便捷之大眾運輸服務為使命，並致力於逐年縮短虧損差距，朝少虧為盈之目標持續努力。

陸、臺中捷運宅租售規劃(報告機關：交通局)

臺中捷運烏日文心北屯線於 110 年 4 月 25 日正式通車，為提升捷運周遭土地使用強度與加強捷運建設自償性經費挹注，捷運沿線規劃計有四維國小站(G5)、文心崇德站(G6)、文華高中站(G8)、文心櫻花站(G8a)、市政府站(G9-1、G9-2)及南屯站(G11)，共 6 站 7 處土地開發場站，本府將持續辦理土地開發作業。

其中，文華高中站(G8)依由單一地主世義貿易股份有限公司申請優先投資，並由冠德建設股份有限公司興建地下 5 層、地上 28 層之商業住宅大樓，經權益分配及地主優先承購後，本府分回 37 戶不動產及 37 格停車格，冠德建設股份有限公司業於 110 年 11 月 3 日交屋予本府。



圖 19、臺中捷運綠線土地開發場站規劃圖

一、捷運綠線 G8 站公有不動產標售、出租情況

文華高中站(G8)本府分回 37 戶不動產及 37 停車格，擬依「臺中市大眾捷運系統土地開發公有不動產租售作業要點」第四點及第七點規定，辦理後續標售(租)事宜。



圖 20、文華高中站(G8)土地開發大樓

本案 37 戶 37 格停車格土地開發不動產，業經本市財產審議委員會審議核定各戶之標租及標售底價，本府規劃於 112 年分批辦理標售。

本府業於 112 年 9 月 14 日公開辦理第 1 次標售公告(計 14 戶)，並將於 112 年 11 月 13 日開標，後續本府將視不動產市場行情積極辦理第二次及後續標售作業。

本府另依據「臺中市大眾捷運系統土地開發公有不動產租售作業要點」第四點規定，於標售前短期活化資產，先將小坪數之戶別暫時性出租，本府秘書處及臺中捷運股份公司分別於 112 年 1 月及 112 年 8 月向本府租用上開不動產 11 戶作為首長宿舍使用，並預計租用至 113 年 12 月 31 日，11 戶首長宿舍合約期限屆滿後，本府將納入標售戶別，辦理後續處分作業。

表 4、「臺中捷運烏日文心北屯線文華高中站(G8)土地開發大樓」

公有非公用不動產第一次公開標售案規劃表

戶號	門牌號碼	產權面積 (平方公尺)	產權面積 (坪)	標售底價含 車位價格 (新台幣/元)	車位
					汽車
A01-09F	文心路三段 199 之 2 號 9 樓之 1	159.80	48.34	23,999,534	B5-89
A03-09F	文心路三段 199 之 2 號 9 樓之 3	171.80	51.97	24,870,740	B6-62
A05-09F	文心路三段 199 之 2 號 9 樓之 5	118.91	35.97	17,404,485	B6-43A
B01-09F	文心路三段 199 之 2 號 9 樓之 9	155.11	46.92	23,489,360	B5-91
B03-09F	文心路三段 199 之 2 號 9 樓之 7	163.01	49.31	23,892,260	B6-42
B05-09F	文心路三段 199 之 2 號 9 樓之 6	117.65	35.59	17,233,295	B6-67
A01-20F	文心路三段 199 之 2 號 20 樓之 1	159.80	48.34	26,962,776	B5-92
A03-20F	文心路三段 199 之 2 號 20 樓之 3	171.80	51.97	28,172,092	B5-93
A01-25F	文心路三段 199 之 2 號 25 樓之 1	159.80	48.34	28,309,948	B4-135
A03-25F	文心路三段 199 之 2 號 25 樓之 3	171.80	51.97	29,581,736	B4-136
A05-25F	文心路三段 199 之 2 號 25 樓之 5	119.17	36.05	21,509,412	B4-146
B01-25F	文心路三段 199 之 2 號 25 樓之 9	155.11	46.92	27,540,024	B4-137
B03-25F	文心路三段 199 之 2 號 25 樓之 7	163.01	49.31	28,441,402	B4-147
B05-25F	文心路三段 199 之 2 號 25 樓之 6	117.65	35.59	21,204,364	B5-90

二、小結

文華高中站(G8)第 1 次標售之銷貨收入預計 3.42 億元，將

全數納入本市軌道建設發展基金，以挹注本市軌道建設發展基金並償還自償性債務。未來持續視不動產市場行情等因素，擇定時機辦理剩餘戶別之標售作業，以充裕軌道基金。

柒、結語

近年本市隨著經濟成長與都會持續擴張，各區域間聯繫日益緊密，因此交通的便利性顯得更加重要。為完善不同交通運具間之連結，本府規劃建構完善的軌道路網，將會持續爭取中央早日核定各項軌道建設計畫，並透過轉運中心的建設，結合鐵路、捷運、國道客運、市區客運、汽機車、計程車及自行車等運具，完成「7 接 7 轉」成為重要轉運樞紐，打造公共運輸新核心願景。

此外本府持續進行各級道路橋梁的新闢與改建，打通市區要道任督二脈，讓本市不同道路系統間能夠相互整合連結，健全本市交通路網，真正落實「交通任意門」，使市民及外縣市旅客可以便利往來本市各角落，提升大臺中地區的交通服務品質，帶動本市的繁榮發展。

目前臺中捷運僅單一路線營運，較難達到規模運量而達成損益兩平之營運目標，惟臺中捷運公司仍將持續努力透過各種開源與節流方式，減輕營運壓力。另外本市亦將透過捷運宅的租售，收入可全數納入本市軌道建設發展基金，以挹注軌道建設發展並償還自償性債務，增加資金運用彈性，順利推動本市捷運建設，並達成永續經營目標。